

ARIPII ROMÂNĂȘTI



Director, Căd. e.
A. L. DEMETRIU



NUMAR SPECIAL
DE CRĂCIUN

ANUL I, Nr. 4-5
DECEMBRIE 1942

MOȘ CRĂCIUN MODERN



in sber spre laamle

Cercetăd harta





1943

IN acest an și în preajma Sfințelor sărbători ale Crăciunului și a Anului Nou, gândul nostru se îndreaptă către cei ce luptă acolo — la sute de kilometri depărtare de familiile și casele lor — pentru Patrie, pentru existența și drepturile ei, precum și pentru liniștea, tihna și viața însăși a celor rămași acasă, la sute de kilometri înăpoi de gigantică luptă dintre cele două lumi!

Pentru ei, dragii noștri luptători din toate armele, prima mulțumită pe care le-o putem arăta de sărbători, constă în certitudinea că le urmăm truda, necazurile inerente unei campanii grele — dar mai ales, afintele lor sacrificii — cu înfrigurare, cu sinceritate și cu toată curătenia sufletească.

Să le dovedim că și pentru noi — cei dela adăpostul sigur al depărtării de front — nu există alt gând decât Patria, altă preocupare

decât munca și nici altă speranță decât dreapta victorie a zilelor de mâine; că opiniile și preferințele personale sunt inexistente în fața hotărârilor Mareșalului Conducător — luate în deplină cunoștință de cauză și dispunând de toate elementele necesare — SINGURUL care poate și trebuie să ne arate calea luminoasă a izbândeii; că în locul confuziei, haosului și finalmente al ruinei ireparabile — în care toți dușmanii Țării ar dori să ne vadă căzuți — dăinuiește încrederea, înțelegerea, unirea, disciplina și respectul jurămintelor făcute Patriei, Regelui și Conducătorului.

Acestea sunt darurile de sărbători — convingeri neadruincinate — pe cari noi le urimiteam celor ce luptă departe și în același timp, urări făcute celor din interior...

Tuturor: LA MULȚI ANI! Sburătorilor — în plus — NOROC LA SBOR!

Al. Demetrescu



Locot. av. Gă. Antonescu, un distins
șef de grup de bombardament



Un brăvelet. av.
MIRCEA NICOLAU



ARIP



1) Domeni mlaie
General dăru
inspctând o
tate de aviație

2) Levit în pia,
oani dăru
bucure
uruc o coadă
să de fum.
(S. M.)

3) Efectul bomb
noastre: dăru
explozi
cale ferată și
placamentele a
tere ale anei în
lățăți dăru.
(S. M.)

4) Tinerii noștri
haierici apăr
carul cucurit
Dea.
(S. M.)

5) Mascota anei
moșii de aviație
vite, este bine
grit de vizi
noștri shurător
(S. M.)

6) Avioane și boi
pentru dăru
lăpărtatui Eu
(S. M.)

Pentru căldura și dragostea lor, publicăm mai jos cuvintele adresate de d. General N. Pălăngeanu
zburătorilor noștri, în August 1941.

IZUATOII NOȘTRI. Primii care au scris vucosele armatelor noastre pe Prut și dincolo de Prut...
Prima năduje a Comendatului anei Armate și aprinșul dorit — și implinit — al tuturor lăpărtătorilor
terestri, care-l vreau alături în căpelo grele.

GENERAL N. PALĂNGEANU

Șeful de Stat Major al anei Armate



ROMANEȘTI LUPȚĂ



Formație de avioane „Stukov”, celebre bombardiere în picaj.

Cronica războiului aerian de Konrad Seisann



I

N operațiile ce s-au desfășurat în cursul anului 1942 pe toate teatrele de război, aviația a avut un rol covârșitor, fie prin propriile sale acțiuni în luptele din spațiul aerian, fie în colaborare cu forțele terestre și navale.

Oriunde spațiul aerian a fost dominat de aviație s-au putut obține rezultate tactice și strategice. — Pe frontul principal european dela Răsărit, aviația germană prin admirabila sa organizare, prin calitățile aparatelor sale de luptă, de bombardament, de vânătoare și recunoaștere, ca și prin echipagiile sale de elită, atât de bine antrenate și experimentate, împreună cu cea italiană, deasemenea bine organizată și dispunând de aparate și echipagii la nivelul cerințelor războiului modern și cea română care a dat și ea dovadă de reale calități prin modul exemplar cum și-a îndeplinit misiunea sa chiar în situațiile cele mai grele, au colaborat cu forțele armatei de deasupra și au desfășurat o intensă activitate încoronată de succes.

În campania de iarnă ele au participat la operațiunile de apărare a liniei principale a frontului și a punctelor sale de sprijin; în campania de primăvară și de vară, la toate acțiunile ofensive din sectorul de sud al frontului și anume: în bătăliile din Crimeea, dela Kerchi și Sevastopol, în bătălia dela Hartov, din regiunile Donului mijlociu, Donului, Rostovului, din Caucazia occidentală și orientală, din Istmul Dne-Volga și din sectorul Stalingrad; ca și în luptele ofensive din regiunile Voronej, Orel, Riev, Kalinin, lacul Ilmen, zona Lenin-

grad și lacul Ladoga; iar în campania de iarnă, la continuarea operațiunilor ofensive din Caucazia (sectorul Teape și regiunea Terek); în luptele de apărare din cotul cel mare al Donului, în spațiul dintre Volga și Don, în regiunile dintre Kalinin, Riev, Toropeț, Veliki-Luki, lacul Ilmen, ca și în cele cu caracter ofensive ce au urmat în același sector.

Apoi, în luptele aeriene și în atacurile pentru sprijinul armatelor de uscat, sau în atacurile din spatele frontului înamic împotriva concentrărilor de trupe, a coloanelor de vehicule, a căilor de comunicație, a aerodromurilor, a instalațiilor portuare și a altor obiective militare, aviația germană și română, fie în colaborare, fie izolate, au contribuit într-o largă măsură la slăbirea și înfrângerea forțelor sovietice.

Buletinele Marelui Cartier General german au înregistrat de neamărate ori acțiunile încoronate de succes ale aviațiilor române de pe frontul oriental, cari au îndeplinit misiuni dintre cele mai grele în actual și în cursul marilor bătălii din sectorul de Sud al frontului, ca și atacuri îndrăznețe cu mare eficacitate în regiunile cele mai îndepărtate dela răsărit de Volga. — Lor li se cuvine să le aducem, pentru eroismul și spiritul lor de sacrificiu, întreaga noastră admirație și recunoștință.

În Mediterana și în Africa de Nord atacurile aeriene germane și italiene s-au intensificat împotriva bazei britanice din insula Malta, a zonei canalului Suez, a bazelor de sprijin și a aerodromurilor britanice din Egipt și Cirenaica orientală; iar după debarcarea corpului expediționar anglo-american pe solul Africii franceze,

și împotriva porturilor și a aerodromurilor din Algeria și Maroc, ca și a vaselor de transport înamic din bazinele occidentale al Mediteranei.

Baza britanică din insula Malta a fost ținută sub un continuu și violent bombardament în cursul lunilor Aprilie, Mai și Iunie. Între 1 August și 10 Septembrie grupurile de aviație germane au dat 50 de atacuri împotriva sectorului canalului Suez, a porturilor Port Said, Suez și Alexandria; iar după debarcarea corpului expediționar anglo-american în Maroc și în Algeria, aviația italo-germană a atacat necontenit instalațiile portuare din Alger, Bone, Philippeville, aerodromurile și vasele engleze din Mediterana și au transportat trupe și material de război în Tunisia și în Cirenaica, contribuind la organizarea capului de pod din Tunisia și la întărirea forțelor italo-germane din zona Agadebia-El-Agheila, comandate de mareșalul Rommel. Aviația britanică a activat și ea în Africa de Nord și în Mediterana, dar mai mult sub forma atacurilor teroriste împotriva orașelor din Germania de Vest și Nord-Vest și din Italia de Sud și de Nord-Vest, pricinind numeroase distrugerii de case și victime omenești în populația civilă. Câteva mii de case au fost distruse de bombele aviațiilor engleze în orașele Genova, Torino, Milano, Neapole și alte localități din Italia; ca și în câteva orașe din Germania.

Cu prilejul acestor acțiuni teroriste aviația de bombardament britanică a suferit pierderi severe. Astfel, în cursul atacurilor împotriva orașelor germane Colonia, Dusseldorf și Oberhausen peste



Avioane italiene coborând în petrole
lere peste Mediterana.

100 de avioane grele de bombardament engleze au fost doborâte în 48 de ore de artileria anti-aeriană. S'a pretins că în raidurile organizate de aviația britanică împotriva orașelor din Germania s'au fi constituit grupe aeriene de câte 1000 de aparate. Asemeni formațiuni mari aeriene nu s'au putut constitui până acum din cauza greutăților de ordin tehnic.

Cu toată producția lor masivă în apărare de luptă, pe bombardament, de vânătoare și de recunoaștere ca unele tipuri perfecționate, Marea Britanie și Statele Unite n'au putut obține nici în cursul anului trecut supremația aerului pe toată durata de operațiuni în care a activat aviația lor. Germania și Italia au intensificat și ele producția lor aviatică reușind să perfecționeze aparatele lor de vânătoare și de bombardament în ce privește viteza, rezistența, manevrabilitatea și capacitatea lor ofensivă, paralel cu sporierea echipajului de calitate. De asemenea ele au dezvoltat apărarea antiaeriană și au lămurit numărul aerodromurilor.

În războiul maritim aero-naval aviațiile germană, italiană și japoneză au desfășurat o intensă activitate, fie în colaborare cu marina de război, fie izolat împotriva forțelor aeriene, navale și a convoaiilor protejate inamice, în oceanele înghețate de Nord, oceanul Atlantic, Marea Nordului, Marea Baltică, canalul Mânecii, oceanele Indiene și Pacific și mările lor anexe.

Doctrina veche navală, care subestima rolul aviației în războiul maritim, a căzut. — Avionul a ieșit triumfător și împotriva vaselor de suprafață de cel mai mare tonaj. El a mai contribuit la transformarea condițiilor războiului pe mare,

tațea comunicațiilor maritime poate fi asigurată mai bine de vasele de război, ca și în trecut. S'a mai spus că avionul foarte mobil, esențial rapid și ușor de fond, nu poate îndeplini acțiuni de lungă durată și neocupând aerul decât prin intermitențe, el nu-l poate stăpâni de fapt. În timp și în spațiu. Avionul însă a făcut progrese. El a câștigat în rezistență, în greutate, în viteză. Capacitatea sa ofensivă a sporit, ca și răză sa de acțiune. Pentru el s'a creat o bază flotantă fără de care nici o flotă nu se mai aventurează în largul oceanelor: vasul port-avion. În bătăliile aero-navale ce s'au dat în cursul anului 1942, în Marea Mărgineului din apropierea insulei Australiei și a Noei Guinee, ca și în oceanul Pacific central din apropierea arhipelagului Salomon, avionul a avut un rol aproape decisiv. În cursul acelor bătălii sute de avioane japoneze și americane și-au disputat supremația spațiului aerian. Între o singură bătălie din apropierea arhipelagului Salomon s'au prăbușit peste 200 de aparate americane și aproape 50 de aparate japoneze. S'a dovedit că o flotă navală lipsită de aviație, este grav amenințată în cazul unui atac aerian. Chiar convoaiile anglo-americane puternic protejate de crucișătoare, distrugătoare, submarine și avioane ambarcate pe vase s'a dovedit că pot suferi pierderi grave când sunt a-

tațate simultan de submarine și avioane în valuri succesive. În cursul anului trecut a parte însemnată din tonajul comercial anglo-american a fost scufundat, sau avariat, de avioanele germane, italiene și japoneze. S'a crezut de către experții navali englezi și americani, că bastimentele de linie ultra moderne, grație cizărilor lor și panilor lor cuieșate într-o forță specială, a compartimentelor celulare blindate, ca și artileriei anti-aeriene, vor putea rezista bombelor avioanelor de cel mai mare calibru. Până acum vulnerabilitatea bastimentelor de linie, ca și a crucișătoarelor grele și colorate vase de suprafață în cazul atacurilor aeriene, a rămas tot nerezolvată, ca toate blindajele perfecționate și piesele de artilerie anti-aeriene aflate pe bordul lor. O altă problemă, care desemenența n'a fost încă rezolvată, este aceea de tactică generală în legătură cu bombardamentul aerian a unei flote de suprafață—stabilirea conjuncției unei forțe aeriene cu o forță navală semnată în larg. Totuși, s'au realizat progrese și în acest domeniu, de ordin tehnic, deosebit de interesant pentru anglo-americani au putut fi atacate de avioanele germane în colaborare cu forțele navale, în larg, după ce au fost semnalate, așa că s'a atins punctul de joncțiune între ele, pe baza unor calcule.

În vremea—cu prea îndepărtată—când se spunea de către experții navali, că avionul fiind un instrument de luptă cu răză de acțiune diurnă și deci slab, liber-

tațate simultan de submarine și avioane în valuri succesive. În cursul anului trecut a parte însemnată din tonajul comercial anglo-american a fost scufundat, sau avariat, de avioanele germane, italiene și japoneze. S'a crezut de către experții navali englezi și americani, că bastimentele de linie ultra moderne, grație cizărilor lor și panilor lor cuieșate într-o forță specială, a compartimentelor celulare blindate, ca și artileriei anti-aeriene, vor putea rezista bombelor avioanelor de cel mai mare calibru. Până acum vulnerabilitatea bastimentelor de linie, ca și a crucișătoarelor grele și colorate vase de suprafață în cazul atacurilor aeriene, a rămas tot nerezolvată, ca toate blindajele perfecționate și piesele de artilerie anti-aeriene aflate pe bordul lor. O altă problemă, care desemenența n'a fost încă rezolvată, este aceea de tactică generală în legătură cu bombardamentul aerian a unei flote de suprafață—stabilirea conjuncției unei forțe aeriene cu o forță navală semnată în larg. Totuși, s'au realizat progrese și în acest domeniu, de ordin tehnic, deosebit de interesant pentru anglo-americani au putut fi atacate de avioanele germane în colaborare cu forțele navale, în larg, după ce au fost semnalate, așa că s'a atins punctul de joncțiune între ele, pe baza unor calcule.

Și cum Marea Britanie și Statele Unite suferă consecințele războiului aero-naval prin scufundarea unei părți importante din flota lor comercială și de război, puterile Axei trag toate avantajele prin folosirea avionului, submarinului și a colorate forțe navale, interceptând toate căile de comunicație maritime inamice.

Marea Britanică ar vrea să substituie de vizee tradiționale „The rule Britannia on the waves, deviază The rule Britannia on the air, dar ea, ca și asociata sa de peste oceanul Atlantic, republica Statelor Unite se găsește încă în faza când n'au îndrăznit să renunțe definitiv la doctrina clasică perimată a dominației mărilor prin vase de suprafață. Și de acolo continuă cu operația combinată a forțelor navale și aeriene, care însă reclamă o nouă strategie. Fapt este, că în cursul anului 1942, așa cum s'au desfășurat operațiunile pe toate teatrele de război, terestre, navale și aeriene, puterile Axei beneficiind din pozițiile lor, au manevrat în linii interioare și au putut menține supremația aeriană; după cum au aplicat în condițiile cele mai bune colaborarea aviației lor cu celelelalte arme, grație cărora au realizat pe uscat, în aer, și pe mare, succesele cunoscute.



Pe coral îndepărtatului Est și pe pământul înstrăinătorilor stăp, vânătorii războiului victorioși.

HURLANE



DE UN AERODROM DEPARTE...

Seara, la pîpîță, „clacă” de vorbă ca de obicei, noaptea caldă și sticloasă, iar dimineata, o dimineată ca toate celelalte cu puf ușor de brumă pe aripile avioanelor și soare anemic răsărit undeva pe aproape.

Aparatele ședeau cuminti în așteptare, rînduite frumos pe o latură a aerodromului.

Viața începuse să palpeze pretutindeni. Desigur, puțini oameni știu cum se însușește un câmp de aviație. La început, când noaptea își ridică o geană de întineric la orizont și primele trîmbe de lumină pală încep să răzbată, e tăcere iar senzația de pustiu te coplesese de cum ai pîșit pe aerodrom. Avioanele par ici, colo, făpturi fanteziste, cufunda-te într'un somn metalic. Camioane, macarale, butoaie, grîuzi și o sumedenie de alte materiale zac risipite

pe pămîntul neted, învăluite în manta cenușie a zorilor. Deodată pe neașteptate, liniștea e sfîșiată de strigăte cuprinzînd ordine din bordeele ascunse încep să răsără oameni cari se cheamă, și-și dau comenzi, încet, încet cîmpul se umple de o lume care se înmulțește ca prin farmec, butoaiele încep să se rostogolească, mașinile să funcționeze, motoarele să zburîne, elicele să se învîrtească.

Munca pe aerodrom a început.

S'a făcut zîmă!

Așa a fost și în dimineata aceea... Când au sosit pîloji pe aerodrom, totul era în perfectă regulă. Au ceretat hărți, au schimbat opinii și fiecare s'a îndreptat apoi spre aparatul lui. Avioanele erau gata de zbor. Zumzetul regulat al motoarelor în-cănta urechea ca o muzică plăcută. Și pe bună dreptate. E muzica pe

care o ascultă înaintea fiecărei pie-căți, pentru că în gama notelor monotone și regulate, se împletesc speranțele celui care înfruntă necunoscutul albastru.

În așteptare, piloții vînători, ce urmau să facă protecția unor avioane românești de bombardament, ascultau satisfăcuți muzica motoarelor lor.

Există o expresie pe care o întălim des în vorba și în cărțile noastre: „Ca trîznetul din setin”... Vă amintiți?

Dar mai ales, o puteți transpune în imagini?

Așa a fost dimineata aceea...

Pe neașteptate, în văzduhul pur ca apele unei oglinzi de cristal, deasupra aerodromului, au apărut în



formație, un stol de bombardiere roșii...

Din senin...

Cum se întâmplă numai la cinema, decorul s'a schimbat fulgerător.

Ca la o singură comandă, întregul aerodrom în pregătire pentru misiuni dinainte studiate, s'a transformat în poziție de apărare și contra-atac împotriva îndrăznetilor și înop-
tunilor roșii...

O clipă numai de reculegere și lăcșănitul sacadant al mitralierelor, ră-
buitul vătuit al A. C. A-ului, se amestecau în spațiul cutremurător, într-o infernală orchestratie.

Cerul însuși s'a învăluit în ceață groasă iar soarele se zărise prin draperiile vîete, ca un bătrân urias de aramă.

Prezenței roșilor, au răspuns proiectilele antiaerienei.

Apoi ca la întoarcerea unei manivole, fumul s'a risipit, tragerile au încetat și totuși a reintrat în normal.

Oamenii au eșit din adăposturi și s'au regrupat la posturile lor.

Cu urechile atente descifrau un zumzet pe care îl cunosteau. Ce urmasese?

În timpul tragorii antiaerienei, în atmosfera de iad, prin răpăiala luminoaselor, prin fum și flăcări, patru vânători români decolasera.

Cu mâinile streasînă la ochi, noi cei de pe aerodrom, am început să-i urmăriam în înaltul cerului. A! Iată-i departe...

...în care de smarald ei aleargă vi-

jelios în urma bombardierelor ru-
sești, cari deslănțuiseră atacul. Le-a
ajuns. Se aduc birocările din bor-
dee. Un strigăt: „Unul a fost dobo-
rit!”.

O coadă uriasă de fum încondeta-
ză orizontul.

„Încă unul! Bravo!”.

Câteva chiote și câteva capele sar
în aer. Privirile se ascut, degetele
spectatorilor de pe aerodrom învăr-
tesc teribil rotulele binocurilor...
Dar nu se mai vede nimic. Punctele
negre s'au pier în zare, înecate în
aburi luminoși. În spațiul fără fund,
urmărirea victorioasă a continuat
până deasupra Stalingradului.

Prof. T. R. BOGHIZAN P. ION
rep. de război S.M.P. pl. Aeronautică

Încercările de a
învinge de hidro-
plăci, pregătind
operatiile pentru
o nouă crucieră
deasupra Mării No-
gre.
(S. M. P.)





Cpt. av. Dumitru Mihalache

A căzut pe front, departe, acolo unde de zor se lătau
existența însăși a neamului, căpitanul aviator Dumitru
Mihalache.

Cloplită pare a da dintr'un bloc de granit, căpi-
tanul Dumitru însemna într'adevăr un caracter și un
suflac nobil de sburător, din aceia cari au dus faima
aripilor românești în rândurile prietenilor și dușmanilor
noștri.

Observator aerian de înaltă clasă și geț de bord
respectat și ascultat „orbește”, sburătorul Dumitru
Mihalache a plecat pentru totdeauna din mijlocul
unei familii dragi — soție și doi copii — și din aceia
a căror sburători cari nu-i vor uita nici chipul
și nici suflul lui de om blând, de bun și adevărat
prieten!

Al. D.



Lt. av. Mircea Chiriac



Îi suntem de mult datori floarea trîstă a acestei medalion
sublocotenentului aviator de rezervă Mircea Chiriac. Dacă am
întîrziat omagiiu postum pe care am găsit decît vom putea
ridica la înălțimea Eroului, este că am fi dorit să încercăm
aci precizările fapte care l-au făcut să braveze moartea întru
biruința Neamului său, a Tării sale.

Prea multe date nu avem nici acum la îndemână. Avem
însă pe cea mai convingătoare, mai mîndră, mai sublimă: Chiriac
a murit cum mor eroii de cînd sunt eroii pe lume.

Sbură pe coasta mării, se întrecă cu pescăreșii și cu țu-
rale vîntoase ale întinderilor cu valuri și marinari. Avea ro-
să opere coastele, apele românești și pe marinarii români
și aliați. Și într'una din aceste sublime misiuni, postarea lui nu
l-a mai ascultat. Chiriac s'a prăbușit la datorie. Chiriac a fost
un cavalier fără urmă de sentimente egoiste, chiar atunci cînd
aipa morții l-a fălăit lângă tîmple.

„În fața primejdiei — mărturisește emoționat domnul Lt.
av. Ilie Popa, un bun camarad al lui Chiriac — și a morții te-ai
stăpînit. Ai pus salvarea camarazilor tăi de echipă, pe care
i-ai ajutat, înalțarea propriei tale salvări, arătînd, la cel mai
greu examen pe care îl poate da un om, caracterul tău fero
și sufletul tău nobil”.

Întă fapta de mare erou a lui Chiriac: întău camarazii și
pe urmă eu, decît voiam mai izbucni să mă salvez. Ca strămoși,
pe urmă dec l-a împins pe Chiriac la acest dumnezeesc gest?
Din ce plămedă a fost sîdit trupul nu prea înalt, dar viguros al
acestui om de strălucită elită sufletească?

Viața lui? Întău a camarazilor, apoi a lui... Și viața lui a
fost jertă știută și benevolă, pe altarul sfintei camaraderii.

„Nu te vom uita niciodată!” exclamă emoționat camaradul
său Lt. Popa.

Der cine poate să uite asemenea rarissime exemple de ca-
racțier și eroism?

LADMISS ANDREESCU

Puiu de oier aviat

Într-o mică eram, vorbiam prin somn că
versam că-mi pune-aripe și că sbor
cu puișpe albe ma striga cătușă
Mă loș, cum cere ploaie un ogor

În două zi' cum mă sculam, un smea
Mesteceam și gîndu-l șoum spre că
cu fel de jaibă pentru Dumnezeu,
Rugându-L cum să birui pînă la El

Anii s'au scurs, dar n'a fost chip s'atîm
Nici prima treaptă a 'nălțimei Sale
În zori de zi' când sticlele se sting
Eram cu ochii Mureș de jale

Priveam spre Cer și mă rugam cu sîm
„Dă-i frunzi mele Doamne, țara vine
Să-mi fac și eu o pasăre de sbor
O pasăre cu aripele svelte

Era trumos la mine 'n sat mult soare
Și o lîniște s'o bei ca doctorie
Dar mie mi-era sete de mîtoare
Să pun luceferi — flori la pălărie

Prin luna Mai, uitînd că sunt oierul
Am luat în trîstă visele bucle
Și m'am oprit pe unde cântă fierul
A țără cure știe „a se bate”

Întrînd copil de trupă la flotilă
Am stă vîrduhul 'n față cu o carte
Cum țîi, lăceptor, la prima filă
Măline: un prînz al sborului departe

Și sîruta rîcoștasul zării
Am oia mîri în Crivăș ori pe mîla
Am pîc din grădina departe
Am, în tîlcuri, culce, roș

BOPPII

de PETRE PAULESCU

Și, tute-așa într-una în mîca,
Din p_scuri de vîpăi pe cazemate
Sar țandări și pămîntul sare 'n 'trombe
Și urlă lung sirenele cu toate.

E' freamăt greu și dur de avioane
Și, trag rafale, brave echipaje
Și dau tîrcoale roșii adversarii
Și aerul miroase a viraje

Cău bombele fără răgaz de culcuș
Și dorobanții iau zarea 'n baionete
Și, prin bataje, nîrue rețele
Și din tufizuri trag spre cer rachete.

„Suntem aici” și valuri mari de an
Și, cumetă n for, ulți și aquile
Și, rîmăgă vazduhul de pîrjoari
Și, șezurul tot e avon de escadrel

O lună de prăpîd și rogoșole
În forturi arse și de cer aprins
Și, por sa spun elanurilor mele
La Don și Volga Boppii au învins

București, Iulie 1942



S-au vălșeră sub poală de munte, de unde se repezau ca șoimii asupra vrăjmașului. Și niciun botșevic nu le descoperise vizitina.

Avioanele erau ascunse sub brazi, iar pâlculi încetărânați așteptau în curîngul semnalului de pucieră. Erau gata de luptă și ca trăsnete, se pînău vîndușul.

Pe cîntă zării se vedea rostogolindu-se câte un avion dușman.

— L-au doborât, e în țărîni! Ah!

Și cei rămași la teron fierbeau ca smocul în cazan.

Să mai plece o patruiă, de ce să lăncetuie aici?

Aveți răbdare, ne mai trebuie și pentru protecția frașilor.

Terenul acestora era ceva mai în fund sub poala muntelui și când s'auzeau motoarele lor vîlșea ca furtuna pe frunză de codru și răspundeau în cor acetia ale vînturilor. Era pînă vîndușul de parcă vîrful de munților alunecau pe povârnișuri spre adîncul pînăișului.

Dramal napădău era sigur și îndrăzneț.

Vînturile se pînău la urechea avioanelor de informații, aruncînd și furtuna în focul chepei.

După îndepărtarea mîncău, vînturilor, conduceau pe calea adîncului de informații pînă la vatra lui, de unde se îndepărtau în rîsul pînăișului.

Furtuna se umplea de vînt vîlșea și prin codru se pînău la furtuna, se pînău melodie de aripă.

Bombardierul a doborât, la cîntă R vor urma altele.

(S. M. P.)

La cortul, unde, escadările de informații, se aprise elicea unui avion de legătură.

— Abia v-am găsit!

Vorbea tare de parcă numai motoarele îi vîlșeau în urechi. A sărit în grabă din avion, aruncînd casca spre spate. Era înalt, drept și subțire ca o tulpină de cetină, ochii mari setoși de săbor în reflecții de azur, iar buzele răsfrîngeau lumina unui soare lăuntric pe care nici furtuna nu-l întinca.

— Am venit, mă primiți într'una din escadările Dvs.?

Comandanții l-a prins mîna, a murmurat ceva căutînd cu privirea spre avionul ce se întorcea din misiune.

— Nu vreți să m'auziți, vă convine, ce vă pasă?

Vorbele lui lînjungiau ca un pumnul ruginit.

Nimeni nu-l putea spune cuvîntul desrădăciunii. Vîno!

Legen arilor era vîrșită, era altă decît aceea a pînăișului. Aci omul și în drumul spre moarte pînă că trăiește veci, uita căuare hrîpărețe ale morții amorteau în vibrarea ușoară și prelungă a aripelor.

Și în zămzelul unui alt motor ce-a spart liniștea zărilor, tîndului blond ca spicul de grâu în soarele lui lumie, tremura alidoma robului la poartelul bicicliu.

S'ar fi desprins de pînăiș sub presuncea aburului sufletului nu s'a să oată și el strîbate, perdeaua de foc a dușmanului, convins că nu va muri, nici data.

Avionul desprins de pînăiș s'a sters în depărtări (rețele munților ardeau în asfinții și ochiul lui căuta înțelegerea printre cei din jur).

Se întorcase liniștea, spre vale s'auzea clinchetul apei. Sucevei iar pe deasupra un fognat ce de aramă, prin care glăsuiau sufețele plîșelor de alidădă:

— A sunat cornul de luptă, treziți-vă cu toții!

Tîndul aburător dădea țărcoale cortului unde se pregăteau misiunile, ca un câine rămas stîngher la țîră de unde turmu a scoborit de multă vreme spre vale.

Inserarea agăjându-și joelul de creștele munților, a sărit peste lume pînă dincolo de mare.

— Nu s'a întors Kereu, Domnule...?

— Aveți răbdare, vine, mai are timp.

Înrechile tuturor sa călăuș la freumătul zării, ca ni pro peticărilor în fognatul mîrșii.

Și așteptau pe cel care urca pe povârnișul morții spre rușina nemuririi.

— Tot nu vreți să rămîi la noi domnule...?

— Ce întrebare...? Și tîndul parcă a vrut să spună stăruia. Lina tîncea lui li pînăuise cuvîntul și poale chiar gîndul în fașe.

Era sensibil ca o frunză a vînt și tot se ur. Nici adu nu-l întinca! Totul se lîncezea în lumina soarelui.

Apropindu-se de celălalt vroia să le împărtășească durerea celui cu nu se mai întorcea.

— Tot nu a venit Kereu?

— Nu.

O lina alidoma spre pînăiș și mîna viguroasă a șefului, a sters coteva pînă de pe lîngă vînturilor.

Ochii tîndului s'aprinseră în lumini și gîndind că poate înlocui pe cineva, s'a apropiat de comandanți pînăișul în priviri, fără ca buzele să se poată apropria spre a tîmăci mîndul. Șeful l-a înțeles, dar nicio vorbă. Cîine putea înlocui alidoma ce se ridicaseră deasupra lor? Erau departe de aici ce cucera să vîlșu.

Tot și l-a încovrigat, a rotit privirea și s'a fofilat spre spate cortului, către marginea brădelului.

Comandanții nu-l săbea din ochi și l-a urmat prinzându-l de umăr.

De ce le grăbești, furtuna la rîndu, tot?

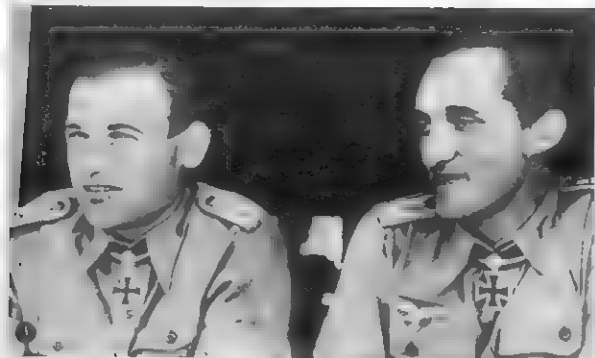
Figura blondă plină de lumină, a rămas cu o statu în bătaia lunii.

O vorbă, un așul, nimic. Părea de ghință.

Șeful l-a chemat a adapă.

Prin liniștea a pînă auzeau răsătele erbințelor. Era o viață nouă ce se călăuș în umbră și acolo se odîneau gîndurile de prive a răsălitate la rîndu.





ALIATII NOSTRI





BOMBARDAMENTUL IN NOI



Stoher în plină acțiune (D. B.)

INCEHCARI izolate de a asvârlă proiectile explosive din avion, sunt înregistrate de istoria aviației militare, încă din cursul războiului tripolitan și campaniei din anul 1813 (războiul balcanic). Hincînțeles că proiectilele erau obuze obișnuite de artileria, care erau asvârlite cu mîna peste bord, fără nici un mijloc special de lansare și fără a se folosi vre-un aparat de ochire.

Aviația a fost chemată să joace un rol tactic efectiv, de abia îndată cu începutul primului război mondial, în anul 1914. Prima misiune încredințată aviației a fost „recunoașterea” inamicului. Zilnic avioanele celor două tabere explorau pe cât de adânc puteau, teritoriul inamic (50 Km.), căutând să determine coloanele în mișcare, compunerile, direcția, și lăria lor; troleile în staționare.

Celelalte misiuni erau, ca și necunoscute.

Evoluția utilizării aviației, atât la Germani, ca și la Francezi, a fost asemănătoare.

Astfel în lucrarea istorică a războiului trecut, întocmită de Georg. Neumann. Die Deutschen Luftstreitkräfte in Weltkrieg (pag. 397) găsim următoarele afirmații:

— „Recunoașterea strategică a fost pusă pe primul plan”.
— „Aviația în slujba artileriei era ca și necunoscută”. O întrebare într-adevăr rațională a observației: tragerilor de artilerie cu avionul, a avut loc, pentru prima dată, în asediul cetății Maubeuge (capitulată la 7 Septembrie 1914). — În acest război s-a folosit pentru prima dată la bordul avionului, legătura cu bateria s-a efectuat prin semnale luminoase.

„Bombardamentul aerian constituia o îndeletacere de ocazie”.
— „De lupte aeriene serioase, nici nu putea fi vorba”.

La Francezi situația era aceeași.
După bătălia de pe Marna și Iser (Sept. 1914) războiul care avea o formă de mișcare rapidă și de manevră, — se „stabilizează”.

Se ajunge la războiul de tranșee.

Cei doi adversari sunt pretutindeni în contact; vine iarna, numai ex. stă mișcare; deci recunoașterea depărită (pe atunci maximum 50 Km.) — așa zisă strategică, nu mai dădea rod.

Trebuia să se găsească alte realizări mai conforme aviației.

Artilleria devenise o armă de bază a operațiilor.

Avionul fost de recunoaștere, deveni de observație, și totodată preocupări noi fură create aviației, care se găsi în nevoia de a-și specializa construcția tipurilor de avion, în raport cu misiunile pe care arma aerului urma să le îndeplinească. „De aci înainte, va fi vorba să se ajute mai ales artileria”, tot astfel se întrevide posibilitatea de a trimite sistematic aviația „să bombardeze acolo unde nu ajunge tuzul” (Co. Pelegrin).

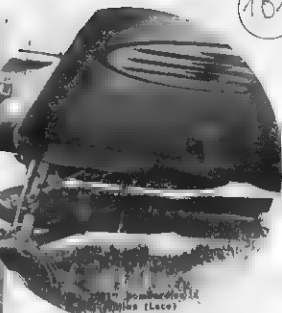
Așa s'a întâmplat ca bombardamentul aerian, care era o „îndeletacere numai de ocazie”, de terorizat civilii din orașe, să devină o armă efectivă de intervenție în operațiuni, pentru care a fost necesar să se construiască avionul cu caracteristicile speciale constituind aviația de bombardament.

Eficiența bombardamentului deveni atât de supătoare pentru ambele tabere încât s'a născut nevoia de a se crea cât mai multă mișcare și reacțiune împotriva bombardierelor inamice.

Aproape simultan, atât la Germani ca și la Francezi, apără în cursul anului 1914, — avionul de vîndătoare, diferentiat de cel de recunoaștere și de bombardament.

Odată cu acest avion, se crezi și lupta aeriană, care sili bombardamentul să reacționeze în masă, fie să acționeze noaptea, — iar astăzi să fie escortat, dacă se poate chiar până la linia, de o protecție de vîndătoare amice.

„Trece de... bombe” în drum spre aparatele
care vor bombarda în picaj (P. E.)



Bombardul aerian, creat așa cum s-a arătat mai sus, a fost în fa-
sivanele timpului, care erau prevăzute
cu puținoare cu putere foarte slabă și
cu putuse tehnica de atac să reali-
zeze. Avioanele de bombardament nu
puteau avea o rază de acțiune de cea-
bilă, decât pentru o cantitate redusă de
bombe, de aceea trebuia să se asigure
combustibilul pentru drumul dus și în-
tor.

Războiul din 1914-18 terminat, pro-
gresele realizate de construcția aere-
națională atât în domeniul motorului ca și
în cel al avionului, au fost considera-
bile.

Totuși problema bombardamentului
rămânea în larg deschisă, ca toate că-
raza de acțiune, toașul în bombe și vi-
toza crescuseră în mod impresionant, iar
bomba fusese mult perfecționată.

Rezultatele probabile de obținut prin
metoda veche de bombardare din avion
erau nesatisfăcătoare, de aceea se fă-
cea o risipă enormă de proiectile pen-
tru o precizie îndolnică.

Deel defectul stătea în această me-
toda.

Baza de consum a bombelor în raport
cu precizia și eficacitatea de obținut, a-
vea ca punct de plecare, calculul pro-

babilităților, așa cum acesta se aplica
oemănător în tragerile artileriei.

Obligativitatea era să se bombardeze
cu avionul pe direcția în care bate vântul,
altfel proiectilul este derivat. Aparatul de
ochire așa zise „în derivă” au căutat
ulterior să permită avionului să bom-
bardeze aburând către obiectiv pe ori-
ce direcție, dar rezultatele nu au fost
satisfăcătoare, cauza principală a lipsei
de eficacitate fiind tot metoda de bom-
bardare, — rămasă cea inițială și de-
numită „bombardament orizontal”.

Pentru primele bombardamente ori-
zontale care se executau în 1915-16 cu
avionul care nu depășea 90 Km. pe oră
cu vântul în față, și nu bombardau peste
1500 m. înălțime, precizia ce se putea
obține de către un personal rutinat, era
de 150 m. în bătaie și 150 m. în direcție
ca abateri dela obiectiv.

Drept urmare, dacă cele 10-20 bombe
căde pe putea lua pe alături în avion
erau lansate fiecare la un interval de o
secundă, exista posibilitatea ca una din
aceste 20 bombe să lovească în spațiul
unui obiectiv de 100 m. pe 100 m.

Deci acolo unde obiectivele aveau o
suprafață mai întinsă decât 100-150 m.
exista o eficacitate demnă de a fi luată
în considerare.

Dacă însă pentru distrugere, erau ne-
cesare nu o bombă, ci 8, pentru fiecare
100 m², trebuia să se trimită 8 avioane

asupra aceleiași suprafețe, iar dacă an-
sambliul obiectivului ar fi avut 1000 m²
100 m, ar fi fost necesare 800 avioane
fiecăre având câte 20 proiectile, adică
12000 proiectile.

Fără îndoielă că asupra trupelor ma-
sate în staționare, parcurilor, depozi-
telor, fabricilor, etc. efectul bombardar-
mentelor nu era neglijabil, el cerea însă
formațiuni masive de avioane, forțe
vulnerabile pentru artileria antiaeriană
în special, și un consum de proiectile
enorm.

Eficacitatea însă a fost și este ca și
năla asupra obiectivelor de punct, care
tocmai ele au o deosebită importanță
strategică și tactică, cum ar fi poduri,
încrucșări de comunicații, puncte sen-
sibile ale industriei (centrale de ener-
gie), bătăi de artilerie, nave etc.

Problema eficacității este exagerată
de creșterea continuă a performanțelor
și de condițiile actuale de război. Astfel
viteza de 500 km/oră și altitudinile care
pot trece de 7000 m. micșorează precizia
deoarece abaterile se măresc. Ele pot
fi astfel cu mult peste 500 m. în bătaie
— 750 m. în direcție.

Toate aceste deficiențe ale bombar-
damentului orizontal au fost recunoscute
chiar după murele războiului și au căpă-
tat tot mai mare însemnătate, ducând la
bombardamentul în picaj, asupra căruia
vom reveni.

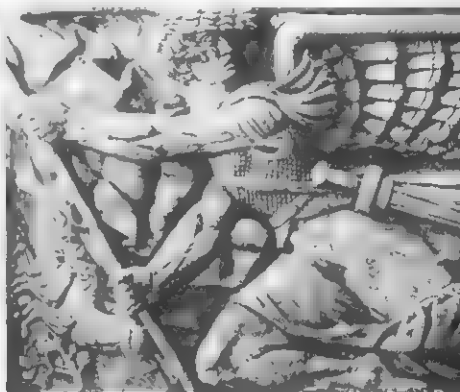
Ll. C-dor IACOBESCU

Avion torpilor fuselaj (Lacu)





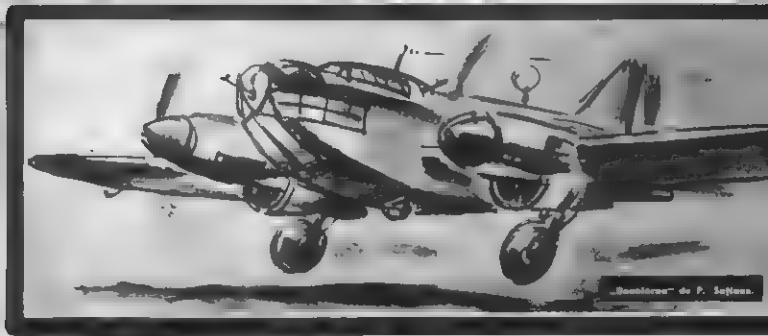
„Alina” sculptat de Constantin Brâncuși, în stilul său caracteristic, în anul 1907.



RĂZBOIUL

„Luptare cu bictonul strămătorilor hosta
care spune că „într-o armă, muzeele tău”, al
tisti de deosebită valoare — sculptori, pic
tori, coreografi — lucrează cu sarg însp
randu-se tocmai din dărzăria războiului și

„Iată deci că războiul și arta merg mână în
mână atunci când este vorba de transpu
plastic marea sau groaza bataliilor.
Dacă deci câteva reușite opere artistice de
romeniul artei așezate în „plin” în
războiul



„Bictonul” de P. Ștefan.



și ARTA





TĂRĂ NOASTRĂ



31. Miori da vânt basarab. no.



Parasutismul: Școala temerității

Mecanica lansării

ÎNCA de multă vreme, diferite țări s-au ocupat de parasutism, după criterii mai mult sau mai puțin rigurose științifice, cu pasiune și mijloace mai mult sau mai puțin mari, astfel că atunci când necesitățile războiului modern îl făcuseră să fie considerat ca un nou mijloc eficace de luptă, nu a fost nevoie decât de a se scoate la lumină atât cât se realizase deja în acest domeniu, de a coordona și adapta cerințelor practice.

UN CORP LANSAT ÎN SPAȚIU

(Fig. 1, 2, 3, 4)

Există deci o teorie a parasutismului și prin urmare o mecanică a lansării. Natural, nu e vorba de lucruri transcendentale, ci totuși de o bază mecanică serioasă și precisă care servește pentru a clarifica faptele ce se întâlnesc apoi în aplicațiunea practică, pentru a studia excepțiunile, în scopul de a le aduce în domeniul sigur al posibilităților noastre și a perfecționa continuu mijloacele de care dispunem.

Tocmai despre acest aspect științific al parasutismului bine cunoscut în școlile de parasutism, care pot fi considerate cu adevărat „școli ale temerității” însă ignorat de public — vrem să ne ocupăm aici. Parasutistul care părăsește avionul, prin actul lansării, nu de vine decât un corp abandonat în spațiu în voia unui anumit număr de forțe brute. Aceste forțe nu sunt necunoscute, ci bine definite, și sunt: inerția care tinde să antre-

naze corpul în aceeași mișcare cu care era animat (adică mișcarea însăși a avionului în care călătorește) atracțiunea pământului, denumită oficial „potențial de înălțime”, care datorită efectului greutatei proprii, atrage corpul spre sol, înfine rezistența pe care aerul o opune mișcării acestui corp.

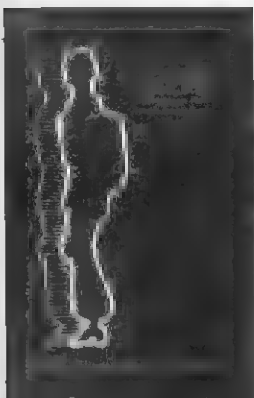
Prima din aceste forțe, care este distribuită pe fiecare particulă a corpului, în legătură directă cu greutatea lui, poate fi imaginată, în ceea ce privește efectele ei, concentrată în „centrul de gravitație” al corpului însuși, care este un punct ideal situat în regiunea ombilicului, ea este dirijată pe direcția în care se deplasa avionul în momentul lansării, adică pe orizontală.

Deasemenea cea de a doua forță este aplicată tot în centrul de gravitație, însă este dirijată pe verticală. Ele combinându-se direct, dau naștere direcțiunei rezultate după care va cădea efectiv corpul. A treia forță însă, care este cu totul externă fiind aplicată de aerul prin care cade corpul, se manifestă pe toată suprafața întâlnită de curentul căderii, și se poate închipui în mod ideal concentrată într-un punct numit „centru de presiune”, care este în totdeauna diferit de centrul de gravitație, și a cărui poziție variază după forma corpului, adică după unghiul cu care aerul îl întâlnește și după atitudinea însăși a corpului: direcția pe care se manifestă se poate preciza numai experimental, dar aproximativ se poate spune că

ea este dirijată în sensul opus celui al mișcării corpului în cădere.

Pentru a ne face o idee despre entitatea acestor forțe în cifre, putem spune că pentru o viteză a avionului de 180 km/oră — inerția la care e supus un corp greu de 80 kgr. este de cca. 10.000 kilogrametri pe secundă, că potențialul de înălțime corespunzător la înălțimea de 300 metri este de 24.000

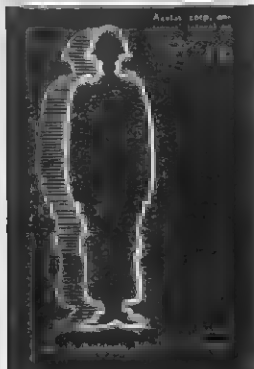




gurile publicate clarifică cele spuse pentru viteza de 180 km/oră rezistența opusă de aer e de 75 kg pentru o înaintare frontală, de 40 kilogr pentru înaintare pe flanc, de 30 kgr pentru poziția lăsată în plongeon (fig. 5) și așa mai departe

MOMENTUL DE RĂSTURNARE
(Fig. 5)

Cum acționează aceste forțe asupra corpului lăsat în aer? Cu cele scrise până aci, și cu ajutorul desenelor schematice reproduse, cititorul își va putea face o idee despre acțiunea combinată a acestor trei forțe. Primele două, cari pot fi închipuite concentrate ambele asupra aceluiaș punct, se combină direct dând naștere forței rezultante și direcției ei schematizată în fig. 6. Treia care acționează în sens opus rezultantei primelor două, modifică progresiv fie intensitatea, fie direcția acesteia



Dacă corpul în cădere și-ar păstra în mod rigid poziția sa în spațiu acțiunea acestei ultime forțe ar fi pur întârziătoare și s-ar mărgini a modifica forma traectoriei parcurse de corpul în cădere, reducându-i amplitudinea; însă fiindcă, după cum am văzut, această forță nu e aplicată în acelaș timp cu celelalte două în zisa apunct întârziătoare se ajunge la un „moment de răsturnare” datorit tocmai acestei diferențe de punct de aplicație a forțelor care acționează. Deci prin moment de răsturnare se înțelege acea tendință pe care o suferă corpul de a se roti în jurul său însuși

Recapitulând, în absența altor forțe în afară de cele trei pe cari le-am arătat, parașutistul lăsat este atras spre pământ în sensul oblic al rezultantei inerției—potențial de înăpțime—rezultantă contra căreia acționează rezistența aerului, care provoacă astfel în acelaș timp o tendință de răsturnare a parașutistului.

Considerând cazul căderii libere, adică fără ca parașuta să se deschidă (caz care se verifică în lansările cu cădere întârziată cari au fost adesea executate în scop de studiu și cari în anumite cazuri se execută și în aplicațiunea practică) corpul tinde să-și schimbe poziția sa inițială în spațiu. Odată aceasta schimbată, se schimbă deasemenea ansamblul forțelor care acționează,

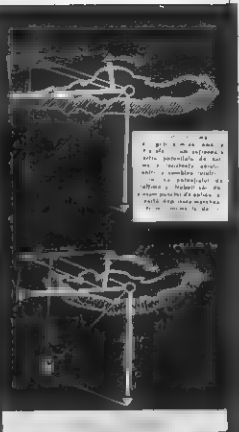
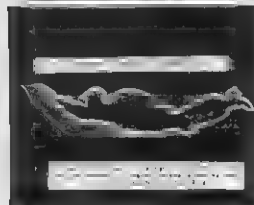


Fig. 8. Tindința de răsturnare este minimă în plongeonul cu „șaguri”

mai ales pentru că se schimbă fie entitatea, fie punctul de aplicație, fie direcțiunea în care acționează rezistența aerului, și prin aceasta momentul de răsturnare nu dispare, însă își schimbă valoarea, adesea mărindu-și-o.

Pentru ca să poată ajunge la o stabilitate în timpul căderii, corpul ar trebui să posede mijloace de frânare, sau ce, puțin elemente capabile de a le opune acțiunii acestor forțe exterioare.

Le posedă?



kilogrammetri. Evaluarea rezistenței aerului, cum am spus, variază după forma, adică poziția în care corpul întâlnește aerul înconjurător, și fi-



CONTROLUL POZITIEI (Fig. 6 și 7)

Natura nu îl-a dăruit, dar prin instrucție se poate ajunge a se obține rezultate satisfăcătoare cari, dacă nu pot fi comparate cu o proprie și adevărată comandă a mișcării prin aer, nu sunt cu siguranță de neglijat.

Studii făcute până acum au dus la diferite concluzii: asupra valorii ten-

nare după diferitele poziții luate de corp în momentul lan-

plu tipic al celei orizontale) în care dispariția greutateii diferitelor părți ale corpului nu are importanță în efectele de răsturnare. Către aceste ultime poziții trebuie să ne îndreptăm, făcând să le evităm pe celelalte.

Mijloacele pentru a obține această trecere sau clarificat cu ajutorul studiilor făcute. Singurul mijloc de care dispunem, care poate de termina aceste manevre, este forma corpului în mișcare, modificând această formă, omul va reuși să modifice mișcarea care îl animă, și o va corecta după criteriile și nevoile sale. Corpul uman este simetric în sensul cap-picioare, orice mișcare care modifică această simetrie introduce în forma extremă un element de dezechilibrare care naștere la o mișcare de răsturnare sau mai simplu o tendință de mișcare în jurul axei de simetrie. Dacă aceste reacții au fost provocate în mod special pentru a obține o anumită mișcare, sau pentru a contracara una preexistentă, atunci putem spune că am obținut un rudimentar mijloc de dirijabilitate, sau mai bine pentru a nu exagera un control al poziției în spațiu.

E foarte greu a se ajunge la o asemenea posibilitate de control (ținând seama că ea este cu totul contrarie instinctului omului, el în acest caz trebuie să învingă, cu propriul său raționament rece orice tendință instinctivă, în scopul de a executa în mod oportun mișcările necesare pentru a obține un scop determinat. E clar că cercetările în această direcție au cerut experiențe foarte grele și mai ales extrem de periculoase, și au fost făcute mai ales în lansări libere, întrebându-se paragate cu deschidere la comandă.

LANSAREA NORMALĂ

Fig. 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 și 16

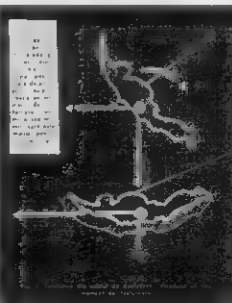
În lansarea normală, adică cu deschidere automată, în afară de forțele considerate până acum, mai există o altă, este tocmai forța necesară prin care cablul de legătură provoacă deschiderea sacului în care se găsește închisă paraguta. Această forță, față de celelalte care acționează, este mică (cu toate că

oarecari neregularități de funcționare pot să o mărească puțin), dar pentru că este aplicată într'un punct cu totul diferit de celelalte (creștetul paragutei care nu coincide nici cu centrul de gravitație nici cu centrul de presiune), ea creează un nou moment de răsturnare care, în general, se adaugă la cel arătat mai sus. Valoarea acestui nou moment este diferită după poziția luată de paragutist în momentul lansării, după cum indică figura 9 și 10. În lansarea orizontală ea este minimă, pentru că și excentricitatea forței de smulgeră este minimă și de aceea această lansare este considerată ca cea mai perfectă. Ce se întâmplă în momentul lansării și care este practica ei?

Paragutistul se găsește în interiorul fuselajului, adică într'un mediu în repaos, totuși, se deplasează cu mare viteză (fixăm pentru exemplul nostru 180 km. pe oră).

Când se lansează, el face un plonjon într'un curent de aer care se mișcă cu 180 km. pe oră și care îl cuprinde brusc din flanc. Adevărat însă, atunci când lansarea se face dintr'un multimotor cu aripă joasă, paragutistul nu este prins numai de „vântul relativ” dintr'un avion și aer, ci și de dăra jăsată de elicele laterale care au o mișcare elicoidală și o viteză mai mare decât cel 180 km. pe oră considerată.

Această „palmă” pe care o primește când se lansează modifică instantaneu poziția paragutistului care, lansându-se normal din fuselaj, se vede imediat rotit către condă. Dacă însă lansarea se efectuează



publicate indică, prin săgețile circulare, această tendință de răsturnare și în sensul în care acționează. Aici intervine încă un element special pe care l-am neglijat până acum, adică divergența greutatea specifică a diferitelor părți ale corpului: așa cum se știe că, la același volum, capul cântărește mai mult decât picioarele, așa sunt diferitele poziții ale corpului în care, independent de orice acțiune exterioară, el are deja tendința proprie de a se răsturna. Tipică e poziția ridicată, care tinde în mod natural a se transforma în orizontală. (capul mai greu tinde să se lase în jos)

Logic există alte poziții, cari sunt stabile în mod natural (exem-

tiază oblie spre aripă, curentul în care lăce pe parașutist tot spre înapoi, dar îl plasează într-o poziție mai apropiată de cea normală față de fusul aripii.

Ceeace are în special importanță pentru funcționarea cablului de legătură, este că trebuie să se evite ca el să facă noduri sau să se strângă acționând astfel în poziții unde fause aceasta convine deosebite și pentru a obține o tracțiune de cădere mai regulată.

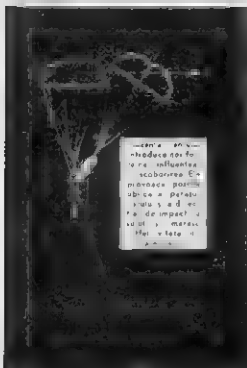
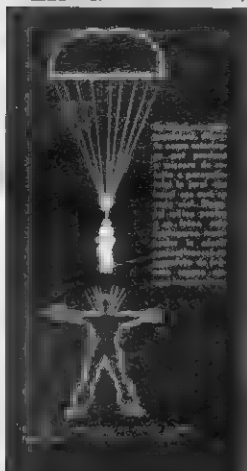
Imediat ce a avut loc lansarea, se succede în mod rapid, diferitele faze ale desfășurării și deschiderii parașutei, sintetizate în diagrama din fig. 12.

Cablul de legătură se desfășoară în timp de cca. 1/10 de secundă

(lungimea sa variază după tipul avionului) după care amulge siguranța de închidere a sacului parașutei, clapele se desfac și începe desfășurarea suspanțelor care durează 3/10 de secundă; după care se deschide sacul care conține calota și aceasta se desfășoară expunând curentului de cădere partea sa cea mai largă, construită și pliată astfel ca aerul să poată intra ușor. După 5/10 secunde, sacul de acum gol a liberat în întregime parașuta, și calota începe să se deschidă începând acțiunea sa de frânare sau pră căderii omului. Până în acest moment parașutistul era în viața forțelor brute analizate mai sus, și cădea ca un corp lansat liber în aer (afară de neglijabila rezistență aerodinamică datorită parașutei în curs de desfășurare), după 5/10 de secundă timp de o secundă întreagă, avem deschiderea calotei, și prin aceasta o progresivă și rapidă acțiune de frânare a căderii, violența acestei frânări este atenuată de cercurile de elastic care închid creștetul calotei de mătase, și care dilatăndu-se sub efort permit aerului prea comprimat să iasă acționând astfel ca o supapă. Linia de cădere parcursă de corp, ca efect al puternicei frânări se îndepărtează din ce în ce mai mult de parabola pe care ar fi descris-o în cădere liberă, luând o formă greu de definit, dar fundcă și influențată de multe cauze externe, tinzând însă să devie verticală.

După cca. două secunde efectul de frânare al calotei se face amplit în mod complet, echilibrând rezultanta forțelor determinante ale căderii.





Acastă situație este schematizată în fig. 14 în care se arată cum va naște (se înțelege fără ca să intervină un vânt exterior) o tendință de rotire în jurul centralui de presiune al sistemului.

Dată fiind enorma disproporție dintre efectul aerului asupra calotei și cel asupra corpului parașutistului acest centru de presiune se găsește în calotă, și în jurul lui parașutistul începe acele oscilațiuni cunos-

cute sub numele de „mişcare pendulară”

Acastă mișcare poate fi combătută exact cu aceleași mijloace descrise mai sus pentru controlul mișcărilor de răsturnare, variind adică forma corpului, și prin aceasta variind rezistența aerului asupra lui în acest caz această rezistență trebuie să aibă numai efect de frânare, adică convine de a o mări pe cât este posibil. În absența vântului, sunt de ajuns numai 15 secunde, pentru a frâna complet mișcarea pendulară.

Totuși aceasta nu este singura care turbură coborârea parașutistului, mai este încă o „mişcare de rotație”, și aceasta de combătut fiind obositoare pentru fizic și dăunătoare fie pentru observarea terenului spre care, se cade, fie prin consecințele ce le poate provoca la luarea contactului cu solul. Acastă mișcare se poate naște din cauză că suspanțele parașutei erau răsucite în jurul lor înseși sau poate fi imprimată corpului de poziția sa particulară în timpul fracțiunilor de secundă ale căderii libere. Frânarea ei se obține tot în același fel adică modificând forma corpului, dar în acest caz special această modificare se face ținând seama că mișcarea are loc în jurul axei de simetrie a omului și pentru aceasta rezultatul se obține împingând cât mai de

parte posibil de corp suprafețele de frânare. (măinile, brațele și picioarele)

Frânate cele două mișcări, în lipsa vântului, coborîrea se va face pe verticală, liniștită, cu o viteză în jur de 5 m/sec., adică cum ar fi o cădere dela înălțime de cca. 4 m. Dacă însă există vânt, atunci aceasta va acționa inegal asupra complexului parașută — parașutist (din cauza diferitei lor forme și suprafețe) și coborîrea va deveni oblică, pe o direcție determinată de forța vântului. Acastă mișcare de deplasare numită „derivă” are drept consecință naturală de a mări viteza cu care omul va ateriza și în afară de aceasta de a adăuga o mișcare de antrenare care complică momentul luării contactului cu solul.

Astfel parașutistul se apropie de clipa în care va atinge din nou pământul. Dar mai înainte de a ajunge aici în mod corect trebuie să aibă la spatele lui un considerabil număr de exerciții speciale și un antrenament despr care profanul cu greu își poate face idee, și care conaștie bogăția și orgoliul parașutistului.

Lalla d'Italia

ARMANDO SILVESTRI

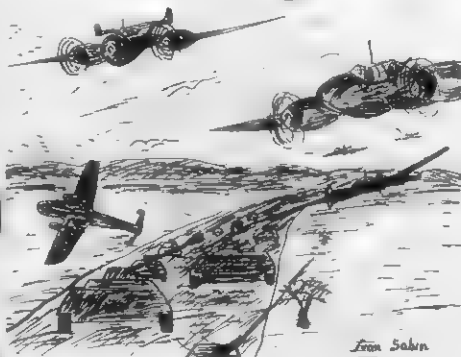
Trad NIC CIUNTU



Tinerii noștri colaboratori

Atoc asupra unei coloane motorizate, desec de elevul Iosif Sabiu

LUPA, desec de elevul B. Voiculescu
clasa VII-a Liceu din Sibiu



Iosif Sabiu

Anti-car vechi — desec de
elevul Surianu Petru clasa VII-a
Liceu „Spiru Haret” București.

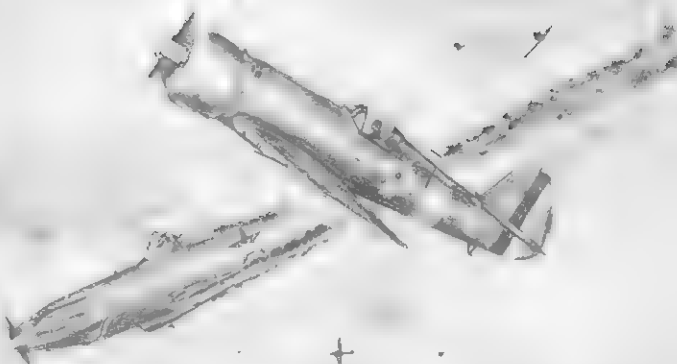


Atoc asupra tancurilor — desec de
elevul Horeașcu Alexandru Lit. „Spiru
Haret”, București



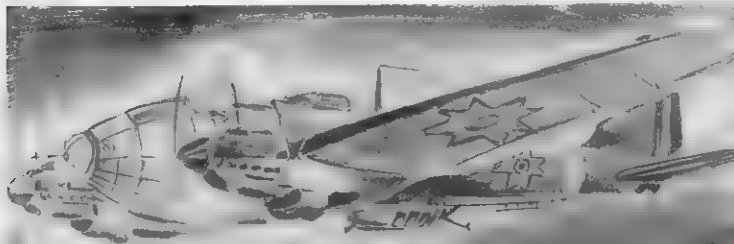
Scopărușul unei flote, desec de
elevul M. Șelutacu cl. VII-a L. I. A.





1. A. L. — Bepi la Stalingrad, desce
de avionul Sulestocă A. Leon Comandant
„M. Bălcescu”, București

Avionul a
scuturat - 1042

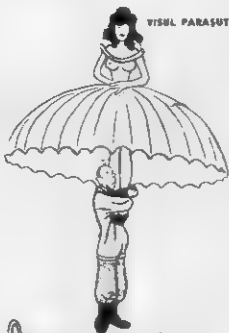


Bombardier Heinkel
avionul
Mao H. Petru cl. 9 a C.H.S.

Avionul române în misiune, desce de
avionul Mao H. Petru cl. 9 a C.H.S.
București



S. LT PAR. MESTES GR.



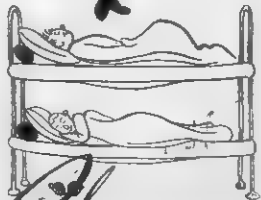
VISUL PARAȘUTISTULUI.



S. LT PAR. CIUREA N.



S. LT PAR. GHEORGHIU MIRCEA



Chipuri de parașutisti

văruți de dr. Pamfil Eduard



ADJ. PAR. OLARU ION



ADJ. PAR. PANGICA NICOLAE



LT PAR. ȘOVERTH ȘTEFAN



ADJ. PAR. BADALAN GH.





Vocabularul aviatorilor

de *Ben. Ben. Carac*
verificat



CARLINGA

Apartment montat modern cu mobilier adecvat,

Ce pe orice-aerodrom, se găsește deînchiriat,

Fără bani, se înțelege la persoane capătinte.

Are confort căldură, nu mai e ce înalte

Fără acoperiș și geamuri, az carlinga poart'or

Ca să fie completă exact cu un ascensor

Singură deasupra de baritlor sesizată

E oă ei prin noapți îi place, ce să fie des plimbată.



CEAȚA

Ne-astâmpărat copil al vremii, de construcție diafana

Care la piloți pe vremuri e făcut multă pcană.

Astăzi e-o perdea lichidă volatibilă și opacă,

Ce progresului nu poate ce nimica să-i mai face



CASAȚIE

Termen ce se-aude-adeșca exprimat de aviatori

Când le-a reușit figura acrobatică prin noui,

Aste'neamne multumire veselie și admirație

Și se-aplică și pe stradă când o fată

„E CASAȚIE”



CASCA

Un obiect o pălărie, ce pică și o purtau,

Pavimeapocând „Potezul” și „Gurdu-ale” sburau

Astăzi casca se mai poartă foarte rar — nu sic cu ură —

Doar atunci când se încearcă în voiaj o „VECHITURA”

Se mai cheamă idrăpă cască, aparatul de-ascultare

La telegraf și este un tandem de receptoare,

Cască este rar mișcarea ce o fac făclia edes,

Când subiectul ce se-ascultă nu prezintă interes.



CASCA GURĂ

„Epritură curioasă din fire

Ce găsesc în ori ce clipă, lungi prețute de umire

Să-nvălmesc mai pretutindeni și sunt demni de admirat,

Ca rezistă'n maxilare de atâtea lung cășcat.



CEAS,

dispozitiv de roate, arc, șuruburi și-alte diae,

Ce'ndrăsește să masoara viața timpului și calea

În vorbire curente, pe-aerodrom sau chiar în sber

Ceasul are o expresie de-emoție și humor,

Când motorul de-asmplu din capriciu îi stă glesul,

Ție, care ești pilotul, zice-se că îți stă „CEASUL”

Sau când te repezi într'unul de-îi rețesei avântul, nasul,

Poți să sici fără greșală, că-l făcuși „SĂ-Î STEIE CEASUL”

Ceasul are și defecte, cam-ades incomodează,

Pentru-acai ce la servicii câte-odată 'ntârzie

Mersul lui cu vreme-alături, nu- ades sincronizat

Și-ar fi fost cu mult mai bine, dacă n-ar fi existat



CELEBRU

Epitetu cui-l dorește ori ce sburător zădă,

Be mai mult ce și visote, chiar de când nic nu era

Ce s'ajungi însă celebru, ți se cere să trăiești

Și în plus de ori ce alior ca să îți cum să vorbești.

cum să vorbești.

Recomand cu insistență o metodă-o-bunătoate,

Pentru cei ce sunt adepți, la marea celebritate.

Notăți bine: se impune să vă cumpărați o pipă

Frecvență localuri multe, iar ca banii să rișpa

Mergeți țesăpă totdeauna, mai ales pe la saloane

Uede via ca să bătăscă Domnișoare și Calioane.

Fii misterios, leonic, vorbiți doar de calitate

Și veți fi prin gura lumii în curând celebritate

Informații

Redacția revistei „ARIP ROMANEȘTI” roagă pe aceștia care pe domni Comandanți de Comandamente și Unități aviatice aflate pe front, precum și pe toți sberătorii cari posedă fotografii, desene, schițe, și orice fel de alt document care ar interesa acțiunea glorioasă a Aerostaticii noastre în războiul contra bolșevicilor, să le pună la dispoziția revistei spre a fi publicate la paginile ei. Deosebită vor afla colocanții noastre deschise orice articole, reportaje, schițe, jurnale personale, etc. în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obține aprobările forșilor la drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacția revistei „ARIP ROMANEȘTI”, Strada Sărilor Nr. 9, etaj I, București.

REVISTA „Arip Românești” apare în condiții grafice excepționale. Tipărită la fototipografiu, cu expertiză în culori pe hârtie specială Kunstler, cu o cantitate a revistei „Magazin Aerostatic”. Pentru ca țările de propagandă prapă să fie citite cât mai complet reviste se vinde numai cu 15 exemplare, iar abonamentul pentru public a fi în lei 360 anual. Reviste vor continua să apară bimonthly, la 10 și 25 ale fiecărui luni.

Un roman or aviatu Zilele acestora a apărut în vitrinele librăriei române de front al colaboratorilor nostri d. C. Carava, intitulat atât de sugestiv „Crucă de fier”.

Tipărit în alese condiții grafice la editura „Bucur Cioabănu”, romanul „Crucă de fier” va fi o alesă lectură de sberători.

Îl recomandăm călduros

„Naștrii de groază dela Majak” se introduce nvela domnului Constantin Panaitescu apărută într-o eleganță broșur.

Autori care a luptat pe front ca reporter de război a împletesc o actiune admirabilă redă a literaturii este pe rând vasul un estărilor care au avut lor la Majak nire eroicele noastre trupe și bolșevici.

Arma salt „Stormovik” și „Super-Stak” „Stuka” sau avionul de bombardament în picaj și în semipicaj această creație germană, al cărui rol a fost decisiv în actualul război — a devenit o necesitate evidentă, astfel, diferiți combatanți s'am prețat să-l imite, cu un succes apropiat.

Pe frontul rusesc inovația anulul 1942 a fost avionul 112 zis „Stormovik” realizat de către inginerul Henrich care este un monomotor, monopla, echipat cu un motor A M 38 de 1300, care putere ale cărui capotele sunt blindate pentru rezistența mitralierelor de 13 mm. În afară de cele 2 mitraliere de 13 mm avionul „Stormovik” este dotat cu 2 tunuri în aripi de 32 mm sau două mitraliere lansabile. Se afirmă că ar lansa falmoase „bombe-fusor”; (grăție unui dispozitiv special se obține pentru o bombă creșterea vitezei de căldură cu 250 km oră, mărind-se astfel precizia și pl-

trunderea. — Radiatorul acestui avion, este prevăzut cu un blindaj mobil, pe care pilotul îl poate echipa în momentul alarului.

În fața de acest adversar, germanii au adoptat bimotorul Junkers 88, echipat de 2 motoare Jumo 211 de 1200 C. P. Cel mai recent model este Ju. 88 A de 11 tone, care la 800 Kgr. bombe în lăcuș și 4 bombe lansabile în picaj. Aceste aparate au fost folosite la Malta și la Ierri.

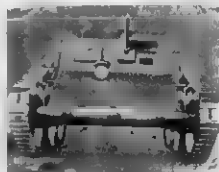
Un aparat gigantist care al bimotor lăbează, depășește 1000 C. P. și căruia încă nu în această categorie Germanii au este de 2 de tone este propulsat de 2 motoare Daimler-Benz de 24 cilindri în X de 2200 C. P. fiecare care poate lansa 3 tone bombe sau 3 mine a 1000 kgr una. Acest Super Stuka este destinat distrugerii fortificațiilor binezate și înlocuiește cu mare efect artileria grea.

R. A. F. (aviatia engleză) a mobilizat — de răta timp — un mare număr de căini, ca păsori de aerodrom și de uzini de aviație. Se pare că aceste animale vor înlocui un număr important de soldați menși alior întrebuințări. Fiecare căine face în prealabil o lăcuș de încercare, după care este trimis la o școală oficială unde învață meseria de gardian (ea mai mare dificultate este de a obșnuși să fie lăcut și să nu latre și să previe pe stăpâni doar prin semne).

Căinii astfel mobilizați poartă o placă de identitate cu inscripția „On His Majesty's Service” (În serviciul Majestății Sale) și cu arătarea numelui, rasei, sexului și a vârstei animalului.

Care blindate pentru trupele debarcate din avioane de transport Pentru a c-ți fixare avioane unibilor de parașutiști și ale trupelor de infanterie transporțate cu avionul, a fabrică de Care Blindate a construit un car blindat demontabil, cu o greutate de 8 tone, care poate fi transportat cu avionul.

Realizarea acestui car blindat, vine să împlină un gol adânc umplut de trupe de parașutiști și de infanterie aeriană care până acum nu dispuneau de astfel de mijloace de luptă, de care aveau atâtă nevoie.



Revista INTIR AVIA, care ne aduce această informație, nu ne arată, afară de fotografie și greutate, alte date tehnice asupra construcției acestui car blindat și nici asupra performanțelor sale. S. S.

O încheiere în materie de cășătorie la distanță. În Germania și civilii se pot cășători astfel. Introducerea sistemului de cășătorie la distanță a dat posibilitatea să se încheie în timpul războiului cășătorii între zeci de mii de germani cari astfel nu ar fi putut o face din cauza distanțelor care s'au despărțit (a cășătoriei la distanță au fost acordate necesităților practice, așa încât a lărgit mult cadrul care cuprinde cazurile în care se pot contracta astfel de cășătorii). Una dintre inovațiile cele mai importante este permisiunea de dată recentă ca și femeile să poată solicita săvârșirea cășătoriei la distanță. O nouă ușurare constă în acela că poliția cășătorii nu numai funcționarii de război din interiorul țării, ci și consuli germani din străinătate. Se pot cășători la distanță și civilii, în țară sau peste granițe, cu persoane aparținând armatei sau organizațiilor asimilate acestora, precum și cu prizonierii sau interzișii civilii. Contractul se încheie în fața funcționarilor înădrințuți cu aceasta sau a consului și trebuie acceptat de partener înainturului unui termen de nouă luni. După acest termen încheierea valabilă înfața contractului, care până atunci a fost nerevocabil, (E. S. S.).

„ARIP ROMANEȘTI” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărilor Nr. 9 et. I. Telefon: 3.43.23, cașt coci 1334.

Director: Comandor av. rtp. AL. DEMETRESCU Redactori: LAUMISS ANDRESCU și GION

Costul abonamentelor, întreprinderi, fabrici, instituții de Stat și particulare de apărare lei 3000, obișnuite lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

39

De sf. sărbători

OFERIȚI CADOURI

din
PRODUSELE SUPERIOARE
ALE CASEI AUTONOME
A MONOPOLURILOR



11

„SOLAGRA“

Societate Anonimă Română

PENTRU CUL-
TURA ȘI CO-
MERTUL DE
PLANTE OLEA-
GINOASE



BUCUREȘTI

B-DUL REGELE CAROLI, NR. 14
TELEFON: 5.71.30 ȘI INTERURBAN 26
ADR. TELEG.: „SOLAGRA“ BUCUREȘTI.

PORCELAN

Rosenkhal

MARCA

MONDIALĂ

CALEA VICTORIEI 22-24
BUCUREȘTI

UZINELE METALURGICE DIN COPȘA MICĂ ȘI CUGIR

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ CU PARTICIPARE
STATULUI ROMÂN
SEDIUL SOCIAL
BUCUREȘTI, CALEA VICTORIEI Nr. 83
(PALATUL SOC. PRGA)

UZINELE LA CUGIR, Jud. Hunedoara

EXECUTĂ:



armament portativ
muniții de infanterie
piese forjate
piese de masă
scule de mare precizie,
dispozitive pt. orice sculp,
verificatoare,
calibre.

CMC

ORGANELE MOBILE ALE AVIONULUI ȘI MOTORULUI SUNT IN
TOATE ÎMPREJURĂRILE SIGURE ÎN SERVICIU, DACĂ SUNT PE
RULMENȚI

SKF



SKF

S. A. R.

București 1, Str. Anastase Șimuș Nr. 6. — Telex: 3.67.53

Sucursala: Timisoara, Str. I. C. Brătianu Nr. 29. — Telefon: 40-48

CURIOZITĂȚI

■ **Viteza** Golfströmului atinge 300 metri adâncime, 2,5 km pe oră, care este viteza unui fluxuri repede.

■ **Ardeul** este originar din America de Sud de unde a fost adus și în România.

■ **Lumina** străbate în apă până la cei mulți 200 de metri.

■ **În Africa** între tropice sunt alătuia sorpi. Încă aceștia pătrund în coștele oamenilor și în loc de pietre, urmărind soarele prin toate unghiurile casei. Noroc că acești șerpi nu sunt venoși, căci viața omului ar fi astfel în pericol.

■ **Spanaughol** este cunoscut încă din vremea Romanilor. El era la loc de frunte pe marea neagră.

■ **Halley** este primul astronom care a prezis întoarcerea unei comete.

■ **Primate** umane care au zăsit pe piața Londrei n-au putut găsi cumpărător cu nici un preț. A trebuit să fie luate să pulverzasească, deoarece nimic nu a vrut să le mănânce.

■ **La Tăituri** când fufa și bălăul erau de acord pentru căsătorie, se încheie o luptă corp la corp între ei și numai dacă bălăul iese învingător se putea face căsătoria.

■ **După unele** calcule n'ar mai exista acum pe suprafața globului, decât vreo 90 de rinoceri, 3000 de porci, 100.000 elefanți și peste 150.000 tigri.

■ **Cel mai** vechi frățot de analomle a fost scris în Egipt de fararonul Atholta I (Tefis) fiul fararonului Menes.

■ **Mănăstirea** Golia a fost zidită întruia de anul 1540 de către marele loxofat Ioan Golia.

■ **În muzeul** arheologic din Atena s'a găsit un cap de femeie care avea 4 dăți falsi. Acest caz datează încă din secolul al VII-lea înainte de Hristos.

■ **Psihologia** ginerului de vânătoare. — O nouă contribuție la psihologia profesioniilor a constituit-o cartea scrisă de Paul Robert Skawran pe baza materialului scris a supra celor mai cunoscuți aviatori de vânătoare și tuturor națiunilor din lume. Întitlul este „Psihologia aviatorului de vânătoare”. Cercetări noi germane în domeniul caracterului, antropologiei psihologice și filozofice. — apărută în editura Junker & Dönnhaupt. În cuvântul de introducere autorul explică necesitatea unei astfel de cărți. Adeseori precăzirea greșită a unor fapte comite în timp a devenit pierdere de timp, de bani și chiar de vieți omenești, care printr-o selecție mai bine

cugetată din punct de vedere psihologic, prin aplicarea unui sistem mai variat de teste, îndosebi înășă prin luarea în considerare a fenomenelor sufletești, ar fi putut fi evitate. Astfel s'ar putea asigura o instructie mai rapidă și fără risce a tinerețului aviator. Skawran constată existența a două tipuri de aviatori de vânătoare: așa numitul „Jip Richthofen” și tipul de compensație. Tipul Richthofen este drept, simpu, linear, un om natural, plin de bărbăție, putere, energie statică și sentiment de răspundere. Spiritul lui de luptă este fără frică, cămăul todeauna de sentimentul datoriei. n'are nimic din „Desperado”, care poate realiza fapte unice de moment. Un om practic, nu înclină deose spre intelectualism. Tipul de compensație este un om complicat, ambicios, a cărui forță este totdeauna rezultatul conflictelor interioare. Cu cât mai mare este conflictul sufleteș, cu atât mai puternică este — în act de compensație — voința de luptă. Aproape în toate cazurile este un intelectualism mai mult sau mai puțin pronunțat, care poate trece la cinism fătis. Skawran ajunge la concluzia că ambele tipuri sunt la fel de importante pentru aviația de vânătoare. Tipul de compensație în deosebi acolo unde este vorba de o acțiune riscantă, de tensiune de nervi momentană, în timp ce tipul Richthofen realizează nuna până de răspundere, permanență. Materialul fotografic al cărții e convingător. Cartea nu se adresează numai suavanților și cercetătorilor, ea fiind spre scormu practică și va deschide desigur pentru psihologii

multilor un câmp desăbuit de ferit. (E.S.S.)

■ **48.000** proiectile de câi mai greu calibră asupra Leningradului. — Îmbrăcat cu trupele germane teoretice au pătruns în cele două brăse exterioare de fortificații ale forțelor Leningrad, ajungând astfel la distanța de unde se putea trage asupra orașului. Artileria vrea și foarte grea s'a instalat pe poziții fiind sub foc inelativile importante din punct de vedere militar și industrial. Un regiment de artilerie a aruncat până în Iulie 1942 nu mai puțin de 48 de mii de proiectile de cel mai greu calibră asupra instalațiilor de interes militar ale celui mai mare oraș din Uniunea Sovietelor după Moscova. Numărul exploziilor și incendiilor înfime au dovedit adesea efectul nimicitor al focului. Regimentul a dus desămenea cu mare succes și lupta împotriva artileriei inamice: au fost zdrobite 243 poziții de artilerie și de foc. Alte 186 baterii au fost lovite în așa măsură, încât ele nu mai constituie o forță de foc eficace împotriva trupelor germane. (E. S. S.)

■ **O balenă** viciată a războiului. — Un vas de pescari a adus în portul Hamburg o balenă de peste 50 tone, luată în Marea Nordului. La început pescarii crezuseră că este vorba de omya vreunui vas, dar când s'au apropiat au văzut că au în față lo marele animal marin. Balena se lovide de o mână și teribilă explozie îi zdrobise toate oasele, omrând-o. Numai cu multă greutate au putut s'o remorcheze până la rmă. (E.S.S.)

INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari și bibliotecari școlare, elevi, studenți, personal din aeronautica militară și civilă; ofițerii, subofițerii și trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noiembrie 1942.

● Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițând suma pe adresa administrației revistei, în str. Sărindar Nr. 9. Et. I, București.

● Domnii abonați care nu primesc revista, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei, printr-o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebuie semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic” vor primi în continuare revista „Aripa Românești” până la expirarea termenelor făcute, în prețul acelor abonamente.

36

ARIPI ROMÂNESȚI



LEI 25

MECANICI ȘI
TRUDA LOR